

1 交通調整会議の位置づけ

藤沢駅南口駅前広場計画とりまとめ（平成31年度）

藤沢駅南口駅前広場等あり方検討会議

目的

藤沢駅周辺活性化に資する南口駅前広場のあるべき姿及びデッキ再整備の方向性にかかる意見、提案をいただく会議。

委員

学識経験者
市民代表（鵠沼地区）
地元経済団体（商工会議所・商店会連合会）
隣接街区等権利者
鉄道事業者
藤沢市

藤沢駅南口交通広場調整会議

目的

藤沢駅南口の交通結節機能の向上を目指し、検討素案をベースとして、関係者間の調整を図る会議。

委員

学識経験者
バス事業者
タクシー事業者
鉄道事業者
藤沢市
交通管理者（オブザーバー）

連携

1 交通調整会議の位置づけ

藤沢駅南口交通広場調整会議

会議の位置づけ

目的

藤沢駅南口の交通結節機能の向上を目指し、検討素案をベースとして、関係者間の調整を図る会議。

委員

学識経験者
バス事業者
タクシー事業者
鉄道事業者
藤沢市
交通管理者(オブザーバー)

開催予定

H29年度 2回 H30年度 2回程度

各回の議題(案)

第1回

本調整会議の設立、藤沢駅南口の現状と課題、意見交換

第2回

交通広場再整備の考え方について

第3回

交通広場再整備の方向性について
歩車道空間の再配置について

第4回

交通広場再整備の方向性について
歩車道空間の再配置について
藤沢駅南口駅前広場基本計画について

H29年度

H30年度

スケジュール(案)

	H29年度							H30年度											
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
交通広場調整会議				★				★								★			★
あり方検討会議		★			★		★					★			★		★		★
藤沢市の動き				アンケート									基本計画案の作成						

2 これまでの意見

（1）第3回交通調整会議における意見

- 日 時：2018年（平成30年）11月30日（金）午前9時30分～午前11時00分
- 場 所：藤沢市役所本庁舎 4階 4-4会議室

■委員からの主な意見

<バスについて>

- ▶示されたバス乗降場の配置では、運行ルートが決まってしまうなどの制約が生じてしまう。
- ▶現在のバス路線を維持するためには、北東側への動線の確保が必要である。
- ▶現状、バス乗降場は同数確保しないと運用が厳しい。広場内に収まる案も検討してほしい。
- ▶観光バスについて、北口や民地に配置するなら南口には配置しなくても良いと思うが、どのように扱うかを整理するべき。

<タクシーについて>

- ▶タクシープールは、現状では30台くらい入るのではないかと減ってしまうと運用上困る。

<滞留空間と北東側道路について>

- ▶公共交通空間を狭めてまで、歩道を広げ、滞留空間を確保する必要があるか。
- ▶北東側の道路は、現状、人が多く車が通れないといった苦情が多い。滞留空間と歩行者ならびに車両の通行をうまく整理する必要がある。
- ▶滞留空間については、南口にどれくらいのスペースをどう配置するのか整理する必要がある。地下通路と南口を行き来する歩行者も多いので、地下通路の入り口付近は滞留空間の配置に適した場所なのではないか。

<南口駅前広場再整備の方針について>

- ▶バリアフリーの考え方や具体的な動線等についても明示してほしい。
- ▶個々の課題はあるものの、広場内に必ずしも必要でない機能の整理などの工夫により必要な交通機能は収まりそうだとすることを前提として、滞留空間を地上に配置するということであり、この前提がもし崩れたとしたら再度考え直す必要がある。
- ▶公共交通の動線は現状と同様のルートを確認していくという案を前提とし、事業者から意見等を踏まえた個々の対応や調整を進めていくというまとめをしたい。そのため、滞留空間も含めた各配置機能は流動的である。

本日意見交換したい事項

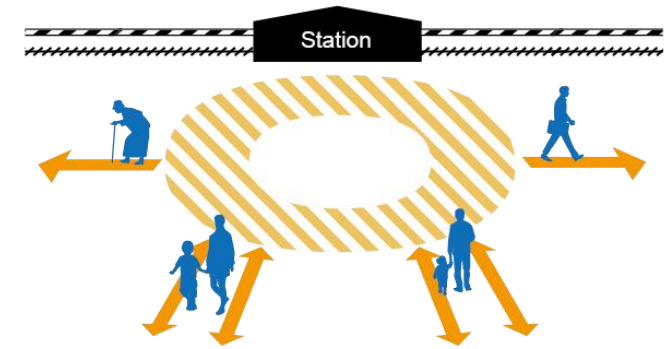
- 交通事業者のご意見を踏まえた案の提示
- プランの比較
- 計画のコンセプトを実現するために今後取り組むこと
- 基本計画案について

3 南口駅前広場の再整備の方向性について (1) 南口駅前広場再整備の方針

再掲

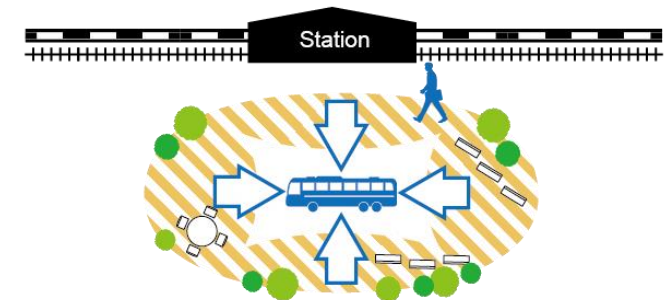
方針① 歩きやすい歩道の整備と周辺の街へのつながりの強化

- ▶ 誰にとってもより歩きやすい歩道づくりを心掛け、乗換動線や地上部も含めて移動のしやすい歩道づくりを行う。
- ▶ 周辺の街区や商業施設へのアクセスの向上を図り、街全体を人が回遊しやすくなるような駅前広場を整備する。
- ▶ 段差解消や勾配軽減等のバリアフリー化を徹底し、高齢者にも歩きやすい空間とする。



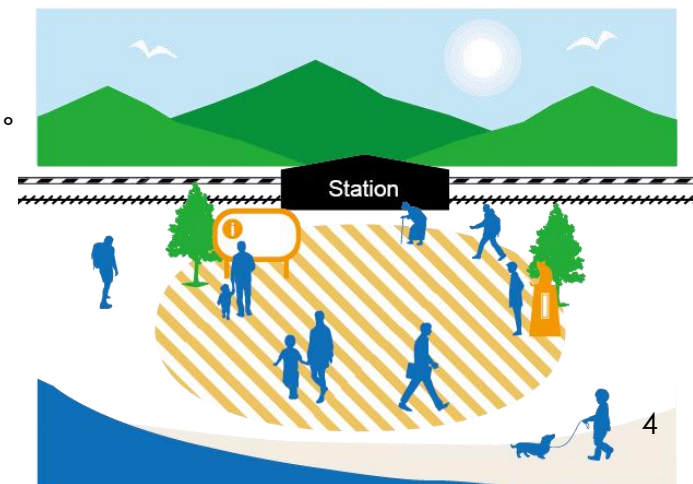
方針② 歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

- ▶ 現状の通り過ぎてしまうだけの駅前広場に市民が過ごせる滞留スペースを新たに整備する。
- ▶ ちょっとしたイベントや、休憩、こどもが遊べるような機能を設ける。また、その場所を適切に使われるように維持管理を行い、居心地のよい場づくりをする。
- ▶ 駅前広場内に必要な機能の整理を行い、車道空間と歩道空間の再配分することで広場内にたまり空間を創出する。



方針③ 藤沢ならではの魅力を取り入れた空間づくり

- ▶ 藤沢の資源（海が近い温暖な気候や、落ち着いた豊かな暮らし、江の島や藤沢宿等の歴史的資源等）を活かし、駅前広場のデザインとして藤沢らしさを取り入れることで、全体的な雰囲気も含めて魅力的な空間づくりを行う。
- ▶ 湘南観光への玄関機能として、観光案内や藤沢の魅力をアピールできるような情報発信を行う。
- ▶ 待ち合わせや来街者への目印となるようなシンボル機能について検討を行う。



3 南口駅前広場の再整備の方向性について
(2) 再整備の方針に対応した取組事項

再掲

方針① 歩きやすい歩道の整備と周辺の街へのつながりの強化

取組事項

- ①-1 地上部の歩いて心地よい空間づくり
→駅前広場を囲む歩行者動線を現況よりも拡幅し、広々として歩いて心地よい空間にする。
- ①-2 街の個性がにじみだす空間づくり
→周辺の街の個性がにじみだすような空間を随所に設け、駅前広場と周辺の街へのつながりを高める。

方針② 歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

取組事項

- ②-1 交通広場へ導入する機能の再整理
→交通広場は公共交通（バス・タクシー）を中心とし、安全性を向上し、コンパクトな広場とする。車両動線などを再検討し、スペースの効率化と、周辺施設へのアクセス性の向上を図る。
- ②-2 市民の居場所となる広場を生み出す
→駅前広場に空間的な余裕をつくりだし、市民が使うことのできる空間と仕掛けを設ける。

方針③ 藤沢ならではの魅力を取り入れた空間づくり

取組事項

- ③-1 湘南の開放感を感じられる、藤沢の顔となる空間づくり
→地上部においては開放感のある明るい駅前広場を目指す
→歴史的な江の島道と、江ノ電旧路線の2つの軸線をデザインに取り込むことで、湘南の海とのつながりを感じられる、藤沢の顔となる空間づくり。
- ③-2 藤沢ならではの空間を演出する
→藤沢の広い空やゆったりと流れる空気感を演出するため、集まる、座る、休む、緑に触れる等が出来るさまざまな仕組みを取り入れる。

■整備の考え方（案）



3 南口駅前広場再整備の方向性について
 (3) 再整備の方針や課題を踏まえた地上部の空間イメージ

※将来の整備の考え方を示したイメージ図で、
 広場の具体的な配置や車道空間について示したものではありません



■ 現況駅前広場の課題

- 車両が6方向から流出入しており、バス、タクシー、一般車の動線が交錯
- 歩行者と車両の交錯
- 降雨時一般車の流入増加によるバスの遅れ
- 駅前広場や周辺の道路における荷捌き車両の駐停車による交通の阻害
- バス待ち行列と歩行者が混在
- 空間の広さに対して歩行者が多く、歩きにくい・見通しが悪い

■ 再整備の方針

方針② 歩道と車道のバランスを整え、市民が居場所として過ごせる広場づくり

②-1 交通広場へ導入する機能の再整理

→交通広場は公共交通（バス・タクシー）を中心とし、安全性を向上し、コンパクトな広場とする。車両動線などを再検討し、スペースの効率化と、周辺施設へのアクセス性の向上を図る。

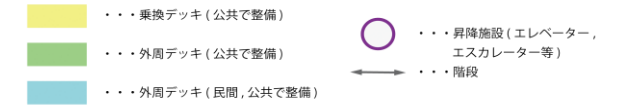
②-2 市民の居場所となる広場を生み出す

→駅前広場に空間的な余裕をつくりだし、市民が使うことのできる空間と仕掛けを設ける。

3 南口駅前広場再整備の方向性について
 (4) 第6回あり方検討会議における意見

- 日時：2018年（平成30年）12月21日（金）9時00分～11時00分
- 場所：藤沢市役所本庁舎 5-1会議室

■ パターンごとの主な意見



【融合案】
 ▶C案は民間の負担が大きいため、AとBの間くらいが良いのではないか。
 ▶C案は敷地面積により不具合が生じる場合もあるため、AとCの融合が良いのではないか。

【A】 デッキを現状の形で全面的に架け替えた場合

- ▶ 今とほとんど変わらないのではないかと。
- ▶ 歩行者にとってもデッキと接続している商業ビルにとっても一番受け入れられやすく、現実的なのではないかと。

【B】 デッキを乗り換え部のみ架け替えた場合

- ▶ 街並みを考えると理想的である。北口と対比させ、南口は斬新的な新しい空間づくりをするのが良いのではないかと。
- ▶ 隣接権利者にとっては、デッキ部が無くなることでビルのアクセシビリティに影響があるのではないかと。

【C】 デッキを乗換部のみ架け替え、周辺は民間敷地で再整備した場合

- ▶ ビルの建て替え等があり、再開発において官民一体で調整が行われた上で、きれいに整備できれば素晴らしいのではないかと。
- ▶ 時間的な調整、財産区分や高さの調整が課題になるのではないかと。

【D】 デッキを全面的に架け替え平面状の空間とした場合

- ▶ 地上部が暗くなることから、選択する案ではない。
- ▶ 方針③に合致しないのではないかと。

3 南口駅前広場再整備の方向性について (4) 第6回あり方検討会議における意見

■第6回あり方検討会議における主な意見

<デッキのあり方について>

- ▶皆で議論をし、方向性を出して、その方向性に基づき整理をしたと認識している。
- ▶地元の人間にとっては、買い物の際は徒歩、自転車、バス等を利用するが、これらは全て地上であり、ビルの1階から入るのが基本となる。
- ▶小田急線の改札口が2階に上がる計画があるため、**地上部に意図的に人を下ろしていかなければ、皆がなんとなく丁度よいと思っている地上部とデッキ部のにぎわいの比率は、保てないのではないか。**
- ▶デッキがなければ地上部がパンクしてどうにもならないという状況ではないため、**外周デッキは、まちの回遊性や動線としての選択肢をどれほど用意するかが分かれ目になってくる。**

<再整備の方向性について>

- ▶**地上部が魅力的だとまちが広がっていくのではないか。**
- ▶次の世代の人たちにとって財産になるような駅前空間をつくるために、どこを目指していくのかを真剣に考えて、魅力づくりをしていくべきである。

◇デッキのあり方についての意見・まとめ

- パターンA：現状と同様にデッキと接続するビルへのアクセス性は良いが、デッキやデッキの橋脚により地上部の滞留空間に開放感があまり演出されない、勾配を解消しながらデッキを再整備することが難しい等の課題がある。
- パターンB：利用者が最も多く、交通結節点機能として重要な乗換デッキは必要である。地上部に滞留空間を生み出せば北口とは違う南口広場となる可能性があるが、隣接権利者にとっては外周デッキがなくなることでまちの回遊性や周辺ビル利用者のアクセス性への影響が懸念される。
- パターンC：地上部の歩行空間が広がり、また現状と同様に周辺ビルへのアクセスが確保され、まちへの回遊性や商業活性化としてもプラスの価値となる。官民で一体的に整備することによる民間側のメリット等を整理すべきである。
- パターンD：藤沢らしい開放感を感じられる空間づくり等の整備方針を実現できないため、選択すべきでない。

➡開放感のある地上部と周辺ビルへのネットワークを維持したC案を目指していくという方向性とする。

3 南口駅前広場再整備の方向性について
 (5) デッキ整備の方向性について

■ 外周デッキの有無とメリット・デメリットとデッキ整備の方向性

	外周デッキあり案	外周デッキなし案
	<p>地上とデッキ階の2層構造とした場合 (現況の機能の維持)</p> <p>(パターンA) (パターンC)</p>	<p>外周デッキを今後は整備せず、 1階部分を重視した場合</p> <p>(パターンB)</p>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺買い物客にとっては、デッキ階からもアクセスできる。 隣接ビルの権利者等にとっては、ビルのデッキ階の床の価値の維持、又は向上が可能。 鉄道利用者にとっては、利便性は大きく変わらない。 	<ul style="list-style-type: none"> 地上部の歩行者にとっては、デッキ支柱がなく、広々として歩きやすい。 見通しが良くなる1階の店舗等にとっては、観光客等に認知してもらいやすい。 近隣の商業者にとっては、人の流れや活動が見え、まちのつながりが見える。 行政にとっては、外周デッキがある案よりも整備や維持管理コストを抑えることができる。 鉄道利用者にとっては、利便性は大きく変わらない。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 地上部の歩行者にとっては、デッキ支柱は通行の支障となる。 デッキ階から1階部分が見えにくく、観光客等に1階の店舗等を認知してもらいにくい。 近隣の商業者にとっては、地上の人の流れや活動、まちのつながりが見えにくい。 行政にとっては、整備や維持管理のコストがかかり、隣接街区ビル権利者にも接続等のための負担が生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺買い物客等にとっては、デッキから直接ビルへアクセスできなくなる。 隣接ビルの権利者にとっては、ビルのデッキ階の床の価値が下がる。

外周デッキありなし双方のメリットを享受できる方向性を検討

- ✓ 地上は広々として歩きやすい空間とする
- ✓ まちのつながりが見えるようにする
- ✓ デッキからもまちへのアクセスができるようにする

乗換デッキは架け替え、外周デッキは官民連携による整備を目指す



参考資料

デッキ整備の方向性について

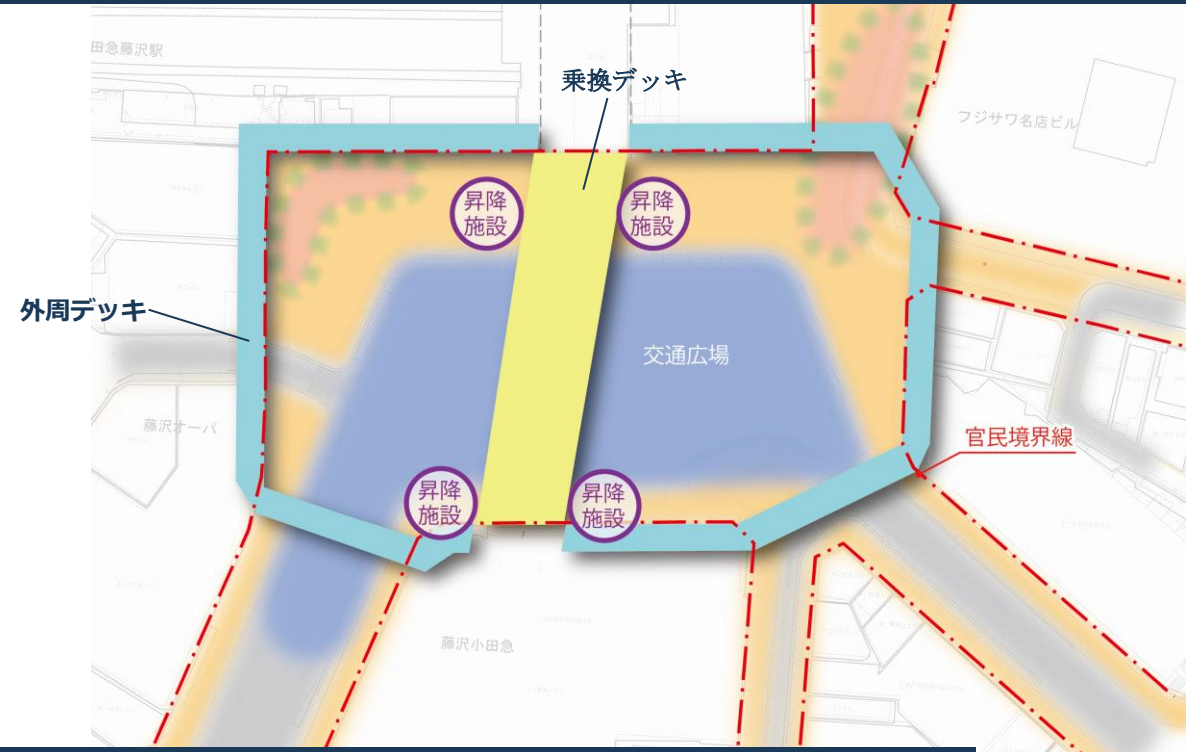
■計画コンセプト

- ✓ 歩道を広げ、ゆとりある歩行者空間を創出する
- ✓ 回遊性や視認性の向上を図り、まちへのつながりを強化する
- ✓ 藤沢ならではの、開放感のあるゆったりとした空間を演出する

▽実現可否について今後検討を進める

■技術的	<ul style="list-style-type: none"> ・ビル建て替えに合わせ通路を整備。 ・既存デッキと民地側通路との接続が必要。 ・整備前に関係者間において、通路の位置や高さ等のルール作りを行うことが必要。
■時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替えに合わせ通路を整備するため、時間（数十年程度）を要する可能性がある。
■費用	<ul style="list-style-type: none"> ・現況の外周デッキを架け替えるよりも整備費用、維持管理費用を抑えることができる。 ・高さ調整や接続費用がかかる。

乗換デッキは架け替え、外周デッキは官民連携による整備を目指す



◇デッキの架け替えステップイメージ (パターンC)

	現況	南口工事中	乗換デッキ完成	デッキ撤去
	民地内で通路整備をする部分については、あらかじめ位置や高さ等のルールを地区計画等で定める。	<ul style="list-style-type: none"> ・地上、乗換デッキの工事 ・昇降施設工事 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上再整備、乗換デッキ設置 ・昇降施設設置 ・ビルの建て替え 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビルの建て替えならびに動線整備完了時、外周デッキ（既存デッキ）撤去完了
外断周面デッキ				
外周デッキ平面図				